

Regierungsratsbeschluss

vom 26. April 2016

Nr. 2016/766

KR.Nr. K 0047/2016 (BJD)

Kleine Anfrage Daniel Urech (Grüne, Dornach): Gefahr durch Lastwagen auf der Kantonsstrasse Hochwald-Dornach Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Vor wenigen Wochen geschah auf der Hochwaldstrasse in Dornach in der letzten Kurve der Kantonsstrasse Hochwald-Dornach ein Unfall durch einen Lastwagen, der beinahe das Bord hinunter auf ein Haus gestürzt wäre. Bereits vor ein paar Jahren ist genau an der gleichen Stelle ein Lastwagen in gleicher Art von der Strasse abgekommen. Nur dank der seither verstärkten Leitplanke stürzte das Unfallfahrzeug nicht wiederum zum darunterliegenden Haus ab.

Generell kommt es auf der Strasse, die teils nicht sehr breit und stellenweise sehr steil ist, immer wieder zu gefährlichen Situationen mit Lastwagen. Anders als der Regierungsrat in der Antwort zu Frage 3 der kleinen Anfrage Bruno Vögtli (CVP, Hochwald): "Wann wird die Strasse zwischen Dornach und Hochwald ausgebaut?" annimmt, unterscheiden sich die zwei Strassen Dornach-Gempfen und Dornach-Hochwald sehr stark voneinander. So ist die Strecke Hochwald-Gempfen-Dornach eher für den Schwerverkehr geeignet als die steile Strasse Hochwald-Dornach. In diesem Zusammenhang bitten wir den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen eines Lastwagenfahrverbots auf der Strasse Hochwald-Dornach auf die Verkehrssicherheit und die Sicherheit der Bewohnerinnen und Bewohner unterhalb der Hochwaldstrasse in Dornach?
2. Könnte ein Lastwagenverbot zu Kosteneinsparungen führen, weil weniger aufwändige bauliche Massnahmen notwendig wären?
3. Könnte ein Lastwagenverbot zu geringeren Eingriffen in den Wald führen, weil die künftigen Unterhalts- und Sicherheitsmassnahmen nur in geringerem Umfang notwendig wären?
4. Ist der Regierungsrat bereit, ein Fahrverbot für Lastwagen auf der Hochwaldstrasse zumindest talabwärts einzuführen? Wenn nein, weshalb nicht?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Aufgrund des ersten Unfalles vom 28. Mai 2009 auf der Hochwaldstrasse in Dornach wurden vom Amt für Verkehr und Tiefbau zwei Gutachten bei einem Verkehrssicherheitsbüro in Auftrag gegeben. Das erste Gutachten gab Aufschluss über die passiven Sicherheitsmassnahmen direkt

an der Unfallstelle (Standard der Leitplanken etc.). Das zweite Gutachten gab Aufschluss über die allgemeine Verkehrssicherheit und den LKW-Verkehr auf der gesamten Hochwaldstrasse.

Die beiden Gutachten wurden den betroffenen Gemeinden Dornach, Hochwald und Gempen zur Stellungnahme zugestellt und anschliessend an einer Sitzung mit den Gemeinden besprochen. Gestützt auf die daraus resultierenden Ergebnisse wurden die empfohlenen baulichen Massnahmen umgesetzt.

Der LKW-Unfall vom 5. Februar 2016 hat deutlich gezeigt, dass die damals umgesetzten Massnahmen (verstärkte doppelte Leitplanke usw.) ihre Schutz- und Sicherheitsfunktionen erfüllt haben.

Bezüglich der Gefällsverhältnisse und einer generellen Verbreiterung der Hochwaldstrasse wurde kein Handlungsbedarf erkannt. Die einschlägigen Normen werden eingehalten und die Rahmenbedingungen haben sich in der Zwischenzeit nicht verändert.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen eines Lastwagenfahrverbots auf der Strasse Hochwald-Dornach auf die Verkehrssicherheit und die Sicherheit der Bewohnerinnen und Bewohner unterhalb der Hochwaldstrasse in Dornach?

Ein allfälliges LKW-Fahrverbot würde aus heutiger Sicht nur bedingt zu einer höheren Sicherheit führen, da die Strasse weiterhin für berechnete Schwerverkehrsfahrzeuge (Kommunalfahrzeuge usw.) oder bei Umleitungen für den übrigen Schwerverkehr offen bleiben muss (siehe auch Ziffer 3.2.2). Ein technisches Versagen am Fahrzeug kann jederzeit und unerwartet eintreten, unabhängig von der Anzahl der Fahrzeuge.

Wichtiger erscheint uns, dass im Einzelfall die passiven Sicherheits- und Schutzeinrichtungen (Leitplanken etc.) genügend Schutz bieten. Der LKW-Unfall vom 5. Februar 2016 unterstreicht dies deutlich.

3.2.2 Zu Frage 2:

Könnte ein Lastwagenverbot zu Kosteneinsparungen führen, weil weniger aufwändige bauliche Massnahmen notwendig wären?

Ein LKW-Fahrverbot führt zu keinen oder nur zu marginalen Kosteneinsparungen. Die Strasse müsste weiterhin für Personenwagen, Lieferwagen, schweren Land- und Forstwirtschaftsfahrzeugen, LKW für Winterdienst, Strassenwischmaschine usw. befahrbar sein. Zudem müsste die Hochwaldstrasse auch weiterhin bei Unfällen, grösseren Strassenbauten, Forstarbeiten oder Veranstaltungen (Rad-Bergzeitfahren, Gempenlauf, Gesellschaftsjagd, Gempen-Memorial etc.) als Ausweichroute für die Gempenstrasse dienen. Das heutige oder künftige Lichtraumprofil (Strassenbreite) muss somit in jedem Fall den gleichen, minimalen Anforderungen genügen.

3.2.3 Zu Frage 3:

Könnte ein Lastwagenverbot zu geringeren Eingriffen in den Wald führen, weil die künftigen Unterhalts- und Sicherheitsmassnahmen nur in geringerem Umfang notwendig wären?

Ein LKW-Fahrverbot auf der Hochwaldstrasse führt zu keinen geringeren Eingriffen. Die notwendigen Unterhalts- und Sicherheitsmassnahmen (Sicherheitsholzerei, Schutzwaldprojekte, Schutzwaldpflege etc.) sind unabhängig von einem allfälligen LKW-Verkehr periodisch auszuführen. Alle Verkehrsteilnehmer bedürfen des gleichen Unterhalts und Schutzes.

3.2.4 Zu Frage 4:

Ist der Regierungsrat bereit, ein Fahrverbot für Lastwagen auf der Hochwaldstrasse zumindest talabwärts einzuführen? Wenn nein, weshalb nicht?

Zum jetzigen Zeitpunkt erscheint ein solches Fahrverbot nicht als opportun (siehe auch Ziffer 3.2.3), nachdem sich unseres Erachtens die Verkehrssicherheit nach den beiden Gutachten vom August 2009 nicht verändert. Dies trotz des LKW-Unfalles vom 5. Februar 2016, welcher eindeutig auf technisches Versagen am Fahrzeug zurückzuführen ist.

Wir werden allerdings eine aktuelle Verkehrssicherheitsüberprüfung erstellen lassen. Grundlage dazu ist eine "Road Safety Inspection" (gemäss neuer VSS-Norm SNR 641 723). Sie dient grundsätzlich dazu, Sicherheitsdefizite auf dem bestehenden Strassennetz systematisch zu erkennen und zu beseitigen, bevor diese zu Unfällen führen könnten. Überprüft werden in erster Linie verkehrstechnische Elemente, die für einen sicheren Verkehrsablauf notwendig sind. Allfällig identifizierte Sicherheitsdefizite lassen sich oft mit geringfügigen Sanierungsmassnahmen kurzfristig beheben (z.B. Verkehrsmassnahmen, Leitelemente optimieren, Grünschnitt etc.).

Die "Road Safety Inspection" soll noch vor den Sommerferien 2016 durchgeführt werden. Auf deren Grundlage, nebst weiteren sicherheitsrelevanten Aspekten und unter Einbezug der betroffenen Gemeinden, kann in der zweiten Jahreshälfte 2016 die Einführung eines allfälligen LKW-Fahrverbotes nochmals geprüft werden.



Andreas Eng
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (br)
Amt für Verkehr und Tiefbau (hei/was/sct)
Parlamentsdienste
Traktandenliste Kantonsrat